

**Zeitschrift:** Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin  
**Band:** 112 (1986)  
**Heft:** 46

**Vorwort:** Heile Haut in der Vernetzung  
**Autor:** Knobel, Bruno

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.12.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Heile Haut in der Vernetzung

Von Bruno Knobel



Als im Jahr 1960 die Art unseres Nationalstrassennetzes beschlossen wurde, sprach man noch nicht von einer «Umweltverträglichkeitsprüfung» (bei der es darum geht, Belange des Umweltschutzes in Projekterarbeitung und Entscheidung einzubeziehen). In der damals aufkommenden Autoeuphorie gab man sich nicht zufrieden mit *einer* Nord-Süd- und *einer* Ost-West-Autobahnroute, sondern man plante ein *Netz*. Und wer damals die Maschendichte unseres geplanten Netzes mit jener unseres nördlichen Nachbarn verglich und seiner Verblüpfung über unsere Grossmannssucht Ausdruck zu verleihen sich anmasste, wurde scheel angesehen. Man war stolz darauf, «Drehscheibe Europas» zu sein.

**I**nzwischen ist unser Netz fast vollständig geknüpft. Der Verschleiss an Scheren, mit denen Bänder zur Eröffnung neuer Teilstücke unter Tschingtata-Klängen zerschnitten werden, geht zurück. Unser Netz erlaubt uns, in wenigen Minuten von einer Achse auf eine andere zu gelangen. Man kann sozusagen aus einer Autobahn zur parallel dazu verlaufenden anderen hinübersehen. Wir haben's geschafft; wir sind vernetzt; an ein Auskommen ohne Autobahn vignette ist kaum zu denken. So hat eben alles immer auch sein Gutes!

**I**m Ständerat erklärte jüngst ein Votant, wir sollten es bei den noch bestehenden Netzlücken belassen. Er forderte, den Mut aufzubringen, Lücken zu haben; jedes Strassenstück bringe nur neuen Verkehr. In dieser Äusserung liegt ein gewisser Widersinn. Wir haben nun einmal – nicht rückgängig zu machen – Nationalstrassenstrecken, und diese brachten in der Tat neuen Verkehr. Diesen aber durch ungeschlossene Lücken zu schleusen führt für Menschen, die dort leben, zu fast unerträglichen Belastungen.

Mitbürger aus der Leventina wissen davon zu erzählen.

**U**nd eben dort im Tessin wurde jetzt der letzte Abschnitt, Biasca–Bellinzona, der N2 vollends eröffnet. Die Tessiner N2, als «schönste Autobahn» gepriesen, ist nach jahrelangen Kämpfen um Linienführungen und mit Kosten von gegen 4 Milliarden Franken vollendet, so dass nun eine durchgehende Autobahn von der Kieler Bucht bis an die Strasse von Messina besteht, von Dänemark bis Sizilien, Luftlinie rund 2000 km, was in 24 Stunden zu machen sein dürfte und – wie ein Bundesrat einmal begeistert erklärte – die Völker einander näherbringe.

Vor allem bringt die N2 uns in wachsender Zahl die Schwerlastler näher. Doch damit diese Entwicklung nicht unbegrenzt weitergeht, hat man weitsichtig auf die Funktion von Nadelöhren abgestellt. Die Verkehrsengpässe von Gotthard und Chiaso regulieren aufs beste ein Überborden völkerverbindender Strömungen. Sollte ihre Bremsfunktion nachlassen, könnte man sich mit dem Gedanken vertraut machen, zur bestehenden Tessiner N2 eine Parallelroute zu schaffen, gleich daneben. Platz dazu wird es geben, denn nach jüngsten Berichten ist der Grossteil der ausgewachsenen Schutzwälder in der Leventina krank. Wenn sie einmal ausgemerzt sind, dürften weitere 300 Brücken und Viadukte sowie zusätzliche 19 Tunnel ohne Schwierigkeiten in die Landschaft eingefügt werden können.

**D**ie Landschaft ist ja nicht so wichtig, da man heute weniger reist, um in einer Gegend anzukommen, als um unterwegs zu sein. Vor allem dieses Unterwegssein muss erleichtert werden. Und dass Nationalstrassen grosszügigst auszubauen sind, damit Schnelligkeit und Sicherheit unterwegs sich paaren, stützt sich auf die alte persische Volksweisheit, dass das Beste, was man vom Reisen nach Hause bringe, die heile Haut sei.

In diesem Sinne: Gute Fahrt!